

kadm. w st. spocz. dr Zbigniew Badeński,
dr Teresa Usewicz
Akademia Marynarki Wojennej

EWOLUCJA TREŚCI I STRATEGII WOJEN MORSKICH – PRZYCZYNEK DO DYSKUSJI

STRESZCZENIE

Artykuł dotyczy ewolucji treści i strategii wojen morskich od XVI wieku, aż po czasy współczesne. Analiza sposobów prowadzenia wojny na morzu w ujęciu historycznym i współcześnie, innowacji technicznych pojawiających się na okrętach na przestrzeni stuleci czy też poglądów teoretyków wojen pozwala dostrzec perspektywy rozwoju form działań bojowych na morzu w XXI wieku.

Prezentowane treści odzwierciedlają szerokie spektrum poglądów rodzimych i zagranicznych specjalistów problemu na ewolucję morskiej myśli operacyjnej oraz jej zastosowań w minionych i współczesnych wojnach i konfliktach na morzu.

Słowa kluczowe:

ewolucja treści i strategii wojen morskich, broń torpedowa i minowa, teorie wojny morskiej, zadania flot wojennych, operacje połączone, wojna VI – tej generacji, morskie systemy broni precyzyjnego rażenia

WSTĘP

Środowisko morskie od początku istnienia ludzkości odgrywało kluczową rolę, a rozwój cywilizacji był ściśle skorelowany z dostępem do mórz i oceanów oraz spławnych rzek. Obecnie z uwagi na zachodzące procesy globalizacyjne można przyjąć tezę, że znaczenie mórz i oceanów na świecie systematycznie wzrasta, przede wszystkim w aspekcie gospodarczym.

Jak stwierdziła Komisja Europejska: „*Morze i wybrzeża stanowią siłę napędową gospodarki. Dzięki swojemu usytuowaniu, które sprzyja otwartości na zewnątrz, porty i społeczności żyjące na wybrzeżu były od zawsze źródłem nowych koncepcji i nowatorskich rozwiązań*”¹.

¹ „Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Niebieski wzrost” szanse dla zrównoważo-

Chociaż gospodarka morska jest jedną z najistotniejszych płaszczyzn aktywności ludzkiej na morzach i oceanach świata, niemniej istotne jest jego znaczenie militarne. Wojny morskie są immanentnym elementem procesów antropologicznych, społecznych, kulturowych i politycznych, a ich charakter zmieniał się wraz z ewolucją ludzkości. Współczesne pole walki, z jednej strony przyznaje prymat samolotom i pociskom raketowym, z drugiej natomiast narzuca konieczność permanentnego doskonalenia morskich środków rażenia, jako niezbędnych elementów warunkujących osiągnięcie przewagi.

Jednak już wstępna analiza ewolucji treści wojen i strategii morskich pozwala zauważyć, iż nie zawsze tak było, a rola i znaczenie sił morskich była pochodną rozwoju techniki. Praktycznie od starożytności do XVI wieku floty wojenne pełniły ograniczoną rolę, stanowiąc przede wszystkim taktyczne wyposażenie przeznaczone przede wszystkim do transportu żołnierzy na nieprzyjacielskie wybrzeże. W omawianym okresie charakter wojen morskich był raczej incydentalny i nie odgrywały one samodzielnej roli strategicznej. W miarę rozwoju państw europejskich, a w konsekwencji powiązań handlowych i kulturowych pojawiła się konieczność przystosowania floty do ówczesnych uwarunkowań. Rozwój jednostek żaglowych umożliwił podbój i budowę zamorskich imperiów, stały się one swoistymi „*nosicielami*” nie tylko żołnierzy, kupców, osadników i misjonarzy w najodleglejsze zakątki świata, a także ich idei i kultur. Niemniej istotnym zadaniem była również ochrona sieci handlu morskiego, który zaczął się szybko rozwijać.

ROZWÓJ UZBROJENIA I SPRZĘTU MORSKIEGO

Dużym przełomem w budowie flot wojennych był wiek XVI oraz XVII, kiedy to rozpoczęto budowę potężnych okrętów o wysokich dziobach, rufą zabudowaną tzw. kasztelem rufowym i rejowym ożaglowaniu, których głównym elementem stała się artyleria okrętowa.

To wówczas okręty przestały pełnić funkcję wyłącznie platform transportowych dla wojsk, stając się „*plywającymi fortecami*”, wyposażonymi w działa, za pomocą których ostrzeliwano okręty przeciwnika oraz obiekty na lądzie².

Odpowiednikami późniejszych pancerników były wówczas potężne galeony, zwane również okrętami liniowymi, w związku z pojawieniem się nowej taktyki walki na morzu opartej na szyku liniowym (torowym).

Na przełomie XVII/XVIII wieku w skład flot wojennych weszły nowe klasy okrętów – żaglowe fregaty i korwety, które dzięki systematycznemu unowocześnianiu pływały po morzach i oceanach do połowy XIX wieku.

nego wzrostu w sektorach morskich”, Bruksela, dnia 13.9.2012 r. COM(2012) 494 final, s. 2.

² J. Będźmirowski, *Marynarka Wojenna w polskiej polityce zagranicznej w latach 1918-1947*, Wydawnictwo Athenae Gedananses, Sopot 2013, s.16-17.

Ważnymi parametrami okrętów wojennych stawały się stopniowo prędkość, zwrotność, a o ich wartości bojowej decydowała siła ognia artylerii okrętowej.

Jeszcze w czasie wojen napoleońskich, czyli na przełomie XVIII i XIX wieku wykorzystywano drewniane żaglowce, jednak w późniejszym okresie stopniowo wypierały je taktyczne innowacje w postaci żelaznych pancerników uzbrojonych w gwintowane armaty pozwalające na większą celność i większy zasięg rażenia. Niezwykle istotną zdobyczą techniczną tamtego okresu było pojawienie się silników, a tym samym uniezależnienie się od zmiennych wiatrów. Początkowo wszystkie fregaty obok silników zachowywały również napęd żaglowy, jednak wzrost mocy dział na okrętach i instalowanie ich na obrotowych wieżach spowodował odejście od ożaglowania.

W połowie XIX wieku w innowacjach techniki okrętowej przodowała Francja, która w 1862 roku zwodowała żelazny, parowy pancernik „Couronne” – pierwszy tego typu okręt na świecie. We flocie brytyjskiej pierwszy okręt liniowy bez żagli pojawił się w 1873 roku (HMS „Warrior”) – wg. K. Dickensa – „*złowrogie, szpetne, czarne pudło...*”.

Niestety nie zawsze nowe jest niezawodne. Największą bolączką pierwszych parowców były urządzenia napędowe – koła łopatkowe, ograniczające manewrowość okrętów, a w czasie walki – najbardziej narażone na uszkodzenie lub zniszczenie. Dlatego na okrętach wojennych odstąpiono od instalowania ich na masową skalę i zastąpiono je nowym pędnikiem – śrubą.

Pierwszym okrętem o tym napędzie był francuski liniowiec „Napoleon”, zbudowany w połowie XIX wieku.

W tym samym czasie pojawiły się krążowniki jako klasa nowych okrętów bojowych, odznaczające się dużą dzielnością morską, szybkością, autonomicznością oraz silnym uzbrojeniem artyleryjskim, co zapewniało im znaczącą rolę i miejsce we flotach najważniejszych państw morskich.

Jest to zarazem epoka, w której równocześnie po morzach i oceanach pływały pancerniki, stawiacze min oraz torpedowce, które pojawiły się wraz z rozpowszechnieniem na morzu broni torpedowej i minowej.

W celu skutecznego zwalczania torpedowców wprowadzano na uzbrojenie flot kontrtorpedowce, przekształcone następnie w klasę niszczycieli. Były to po prostu duże torpedowce, uzbrojone oprócz torped i min również w silną artylerię.

Wraz z rozwojem uzbrojenia torpedowego i minowego dostrzeżono możliwości wyposażania w ten rodzaj uzbrojenia okrętów podwodnych i podejmowano próby wprowadzania na stan flot wojennych tej nowej niezwykle groźnej klasy okrętów. Za prototyp współczesnego okrętu podwodnego uważany jest „Narval”, który uzbrojony był w cztery torpedy wystrzeliwane w położeniu podwodnym³.

Strategia wojny morskiej przekształcała się znacznie wolniej, niż środki walki i wyposażenie okrętów, służące do jej realizacji, co ilustruje teza A. Mahana: „...zmiany w taktyce, nie tylko występują po zmianach w uzbrojeniu, co jest istotą

³ J. Będźmirowski, *Marynarka Wojenna...*, dz.cyt., s. 17.

rzeczy, lecz, że przerwy między takimi zmianami są zbyt długie. Bez wątplenia wynika to z faktu, że ulepszenie uzbrojenia zawdzięczamy energii jednego bądź dwóch ludzi, podczas gdy zmiany w taktyce muszą przewyciężyć opieszałość całego tłumu konserwatystów... ”⁴.

Wpływ uzbrojenia i sprzętu morskiego na sposoby prowadzenia działań bojowych na morzu jest dwojaki.

Jeśli doskonalenie uzbrojenia i sprzętu przebiega stosunkowo powoli, to zmiana sposobów ich wykorzystania w wojnie na morzu ma również charakter ewolucyjny i odbywa się względnie stabilnie.

Natomiast gwałtowne, dynamiczne skoki w rozwoju środków walki na morzu, wprowadzenie nowych jakościowo rodzajów uzbrojenia morskiego i techniki bojowej prowadzą do radykalnych zmian form i sposobów działań bojowych.

Wyposażenie okrętów w artylerię zrodziło w przeszłości – jak już wspomniano – liniową taktykę ich wykorzystania.

Przejście od artylerii gładkolufowej do gwintowanej wymusiło konieczność opancerzenia okrętów, ale nie zmieniło radykalnie taktyki ich użycia, która w istocie pozostała nadal liniowa. Dopiero pojawienie się zasadniczo nowych rodzajów uzbrojenia morskiego – min i torped, spowodowało powstanie nowych klas okrętów, zmieniło szyki i ugrupowania zespołów okrętów, sposoby manewrowania i taktyczne procedury ich użycia.

Tradycyjnie pojmowana „strategia wojny morskiej” opierała się na wykorzystaniu przewagi ekonomicznej, jaką dawał udział światowych mocarstw w handlu morskim, głównie kolonialnym. Z handlu dalekomorskiego – gospodarki (przeważnie rolnicze) państw kontynentalnych – czerpały olbrzymie zyski.

Wyodrębnione z marynarek handlowych floty wojenne tej epoki chroniąc i napędzając ten mechanizm kolonialnej eksploatacji podbitych terytoriów stawały się uczestnikami wojny ekonomicznej i niezwykle skutecznymi jej narzędziami.

KONCEPCJE WOJEN MORSKICH

Dopiero z końcem stulecia pojawiły się w dziedzinie strategii wojen morskich nowe, interesujące koncepcje.

Wielką popularność zdobyła opublikowana w 1890 roku praca Alfreda Mahana „*Wpływ potęgi morskiej na historię*”.

Mahan twierdził, że:

- w ciągu dziejów, potęga morska zawsze decydowała o znaczeniu państw;
- celem floty każdego mocarstwa jest zdobycie panowania na morzu;

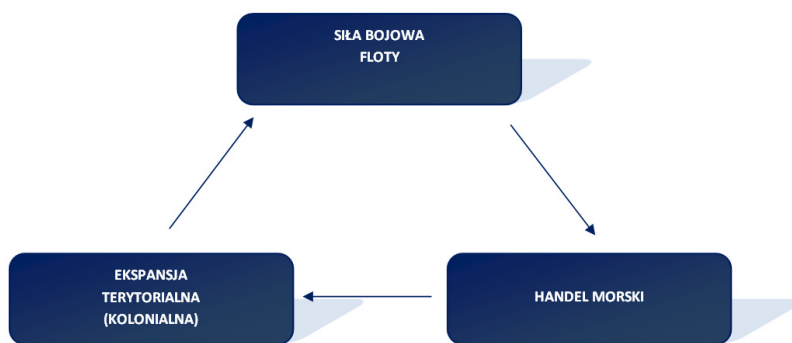
⁴ A. T. Mahan, *Wpływ potęgi morskiej na historię 1660-1783*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2013 r., s.17.

- środkiem do zdobycia panowania na morzu powinna być koncentracja sił morskich w wielkiej bitwie, która umożliwiłaby zniszczenie floty nieprzyjaciela.

W powyższych tezach dał się zauważyć niezaprzeczalny wpływ poglądów innego teoretyka wojen, pruskiego generała – Carla von Clausewita⁵.

Mahan ukuł pojęcie „*potęga morska*” (sea power), mając na myśli ową szczególną interakcję charakterystyczną dla treści wojen morskich przeszłości (patrz: rys.1).

Były to wyznaczniki potęgi i mocy ówczesnych hegemonów na arenie międzynarodowej. Patrząc z tej perspektywy Mahan dowodził, że państwa, których floty potrafią zapanować nad morzami – czyli wykorzystywać obszary morskie do celów wojskowych i handlowych, uniemożliwiając to innym – są przeznaczone do dominacji nad innymi.



Rys.1. Trzy czynniki decydujące o potędze morskiej państwa (wg. Mahana)

źródło: opracowanie własne na podst. D. Moran, *Geografia i strategia. Strategia wojny morskiej*, [w]: J. Baylis, J. Wirtz, C.S. Gray, E. Cohen, *Strategia we współczesnym świecie*, Wydawnictwo UJ, Kraków 2009 r., s. 137.

Dzisiejsze analogie w/w pojęć, tj. „*odmowa korzystania z morza*” i „*kontrola morza*” nie mają charakteru wyłącznie ekonomicznego, o czym zdaje się świadczyć treść ich definicji oraz fakt, że wpisane są w spektrum typowych zadań sił morskich czasu wojny⁶.

⁵ M. Sheehan, *Ewolucja nowoczesnych wojen*, [w]: J. Baylis, J. Wirtz, C. S. Gray, E. Cohen, *Strategia we współczesnym świecie*, Wydawnictwo UJ, Kraków 2009 r., s. 53-54.

⁶ A. Makowski, *Siły morskie współczesnego państwa*, Wydawnictwo Impuls Plus Consulting, Gdynia, 2000 r., s. 167- 170, 246-247.

Odmowa korzystania z morza oznacza działania podjęte z intencją pozbawienia przeciwnika zdolności do prowadzenia operacji, które wymagają wykorzystania określonego akwenu.

Kontrola morza to z kolei działania z intencją zabezpieczenia określonego akwenu (obszaru morza) do wykorzystania w czasie prowadzenia własnych operacji.

Innymi słowy – według Mahana – na miano światowych mocarstw zasługiwały jedynie potęgi morskie, a takie powinny oprócz silnej floty – posiadać bazy morskie na całym globie i kolonie zamorskie.

Mahan był najbardziej znanym zwolennikiem tezy konieczności uzyskania panowania na morzu poprzez dążenie do decydującej bitwy.

Popularyzował również twierdzenie, że głównym zadaniem floty w czasie „W” jest zabezpieczenie własnej żeglugi handlowej przez zniszczenie floty przeciwnika w decydującej bitwie i blokadę jej pozostałości w portach.

W tym kontekście blokada morska miała również za zadanie przerwanie komunikacji morskich przeciwnika, a zdobycie panowania na morzu zapewniało swobodę działań własnych. Był zwolennikiem polityki siły.

W Niemczech wielkim admiratorem Mahana był cesarz Wilhelm II, który rozkazał, by na każdym okręcie w messie oficerskiej znajdowało się niemieckie tłumaczenie jego książki „*Wpływ potęgi morskiej na historię*”⁷.

Jego wizja wojny morskiej była jednak według dzisiejszych poglądów zbyt jednostronna i dlatego pojawiły się inne teorie, w tym całkowicie przeciwstawna teoria tzw. „*młodej szkoły*”, autorstwa francuskiego admirała Aube’a (lata 70-te XX wieku).

Admirał ten sugerował, że w przypadku Francji, która nie mogła skutecznie rywalizować z brytyjską potęgą morską, należy uciec się do wojny przybrzeżnej przy użyciu torpedowców.

Taka strategia miała na celu zapobieżenie powtórzenia się blokad morskich wybrzeża francuskiego, które w przeszłości – w brytyjskim wykonaniu – okazały się bardzo skuteczne.

„Młoda szkoła” kładła nacisk na niekonwencjonalne formy wojny morskiej:

- nękanie eskadr inwazyjnych przez małe okręty;
- zorganizowane działania wymierzone głównie w żeglugę handlową przeciwnika („*wojna z handlem morskim*”);
- unikanie starcia z siłami głównymi przeciwnika i dążenie do rozproszenia jego okrętów na jak największym obszarze akwenów morskich (defensywny charakter strategii)⁸.

Jej poglądy zostały ostatecznie odrzucone na początku XX wieku.

⁷ T. Szubrycht, *Strategie. Doktryny morskie. Zarys problematyki*, Wydawnictwo J.P., Gdynia 2013 r., s. 169-170.

⁸ *Tamże*, s. 165-166.

Podsumowując:

Ukształtowane na przełomie XIX/XX wieku nowe teorie wojny morskiej, których przykładem może być francuska „*jeune ecole*”, uznawały, że za sprawą nowych typów uzbrojenia, takiego jak torpedy, podstawową formą wojny morskiej staną się w przyszłości ataki na statki handlowe, przy czym upowszechnienie okrętów podwodnych i torpedowców podważa potęgę tradycyjnych liniowych rozbudowanych flot (jak np. brytyjska), złożonych z pancerników i krążowników.

Ideom tym sprzeciwiali się zwolennicy tradycyjnej potęgi morskiej. Tacy teoretycy wojny morskiej, jak:

- admirał Colomb (Wielka Brytania),
- von Maltzen (Niemcy),
- Saneyuki (Japonia),

byli propagatorami nie przemijającej dominacji floty nad innymi rodzajami sił zbrojnych, przede wszystkim z uwagi na mobilność i elastyczność.

Sam Mahan również podkreślał znaczenie okrętów liniowych i ich zdolność do opanowania morza, a dzięki temu całego świata. Tym samym negował podporządkowanie floty atakom na żeglugę handlową⁹.

Jednakże zaistniały wówczas całkowicie przeciwstawne, geopolityczne idee, np. teoria **sir Halforda Mackindera**, który głosił, że dominacja nad światem opiera się na potędze lądowej. A nowym jej środkiem jest kolej żelazna, pozwalająca kontrolować wielkie przestrzenie obszaru lądowego, co nie przeszkodziło mu w sformułowaniu prekursorskiej koncepcji wspólnoty atlantyckiej w pracy „*Britain and the British Seas*” (1902 r.).

Wobec tych i podobnych akcentów lekceważenia roli floty we współczesnych działaniach bojowych zwolennicy potęgi morskiej (*navalists*) zdecydowanie poparli poglądy A. Mahana, dowodząc, że: „...skoro potęga państwa, jego bezpieczeństwo i dobrobyt zależą od handlu morskiego, to silna flota handlowa i wojenna zawsze były i będą podstawą dominacji nad światem...”.

Poglądy te znajdowały uzasadnienie w historii, de facto przez ostatnie 300 lat to właśnie kraje panujące na morzach miały przewagę nad krajami lądowymi. „**Navaliści**” wskazywali, że najefektywniejszy sposób transportu dużych partii ładunków na znaczne odległości to transport drogą morską. Twierdzenie to pozostaje aktualne do dzisiaj, współcześnie nadal właśnie droga morska jest najtańszym i najczęściej wykorzystywanym sposobem przewozu towarów. Biorąc pod uwagę powyższe można skonstatować, iż komunikacją morską i kontrolą nad morskimi szlakami żeglugowymi pozostaje niezwykle istotnym determinantem sytuacji gospodarczej wielu państw¹⁰.

⁹ M. Sheenan, *Ewolucja...*, dz.cyt. s. 54.

¹⁰ *Tamże*, s. 53-54.

W ostatecznym rozrachunku to właśnie bogactwo i potęga gospodarcza z handlu morskiego pozwalają państwu na utrzymanie silnej armii – również lądowej. Za pieniądze z handlu morskiego Anglicy wystawili armię najemną, które pokonała Napoleona pod Waterloo.

Zwolennicy silnej floty zakładali, że w formie wojen morskich powinny się przejawiać podstawowe cechy wojny lądowej, typu opisanego przez Carla von Clausewitza.

Lokalizacja i zniszczenie rdzenia sił nieprzyjaciela miały zapewnić panowanie na morzu, wykorzystywane następnie do ochrony własnego handlu i zniszczenia handlu przeciwnika, a także do projekcji potęgi militarnej na ląd.

Koncepcja to została nieco zmodyfikowana przez brytyjskiego teoretyka **sir Juliana Corbetta**, który z kolei uznawał, że potęga morską jest elementem, który ma zapewnić możliwość realizacji aspiracji politycznych, a w związku z tym strategia użycia floty powinna być z nimi ściśle skorelowana.

Corbett uważał, że marynarka wojenna ma ograniczone możliwości, silna flota nie może sięgać wszędzie, a strategia morską nie ogranicza się do dążenia do rozstrzygającej bitwy¹¹.

Jednak Corbett stał równocześnie na stanowisku, że „bez względu na charakter wojny jaką prowadzimy, czy będzie ona ograniczona, czy też nie, ciągle i całkowite panowanie na morzu (rozumiane jako kontrola komunikacji) jest warunkiem skutecznego sukcesu”¹².

W odróżnieniu od Mahana J. Corbett uważał, że wynik wojny rozstrzyga się na lądzie i postulował ściśle współdziałanie sił morskich i wojsk lądowych. Może być zatem uznany za prekursora dzisiejszych operacji połączonych. Pod pojęciem współdziałania sił morskich i lądowych rozumiał on nie tylko przewóz i wysadzenie wojsk desantu morskiego, lecz także ich wsparcie po wysadzeniu na ląd.

Jako pierwszy określił naturę wojen ekspedycyjnych, polegającej na możliwości oddziaływania potęgi morskiej na brzeg, czyli projekcji siły z morza na ląd.

Panowanie na morzu lub uniemożliwienie przeciwnikowi takiego panowania wg. Corbetta oznacza kontrolę komunikacji morskiej, która wg. niego jest przedmiotem wojny morskiej (a nie podbój terytorium, jak w wojnie lądowej).

Był zwolennikiem poglądu, że nie należy szukać rozstrzygnięcia wojny w decydującej bitwie morskiej, lecz w wyniku ofensywy strategicznej w szeregu operacji (wygranie wojny „nie w jedno popołudnie”)¹³.

Nie wszystkie jednak rozważania Corbetta wytrzymały próbę czasu. Należy do nich np. teza, że „im większy jest obrót handlowy drogą morską, tym trudniej go ograniczyć zagrożeniami”. Chociaż teza ta została pozytywnie zweryfikowana w czasie I i II wojny światowej, to jednak współcześnie traci ona na aktualności,

¹¹ Tamże, s. 55.

¹² J. S. Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, Annapolis, 1972, s.150, [w]: A. Makowski, *Siły morskie...*, dz.cyt., s.168.

¹³ T. Szubrycht, *Strategie i doktryny...*, dz.cyt., s. 173.

ponieważ nie uwzględnia ekonomicznych skutków działań, wymierzonych w transport morski.

Jako rywal Mahana do tytułu najbardziej wpływowego twórcy strategii morskiej Corbett jest współcześnie stawiany wyżej. Twierdzi się, że „*Mahan to lektura dla uczniów, a Corbett dla dorosłych*”¹⁴.

Mimo to poglądy Corbetta i niektórych przedstawicieli „*Młodej szkoły*” przyczyniły się do zmiany postrzegania specyfiki walki na morzu – mahanowska idea osiągania celów wojny metodą rozbicia sił floty przeciwnika w jednej generalnej bitwie morskiej ustąpiła miejsca idei operacji i systematycznych działań bojowych, co stanowiło istotny skok w rozwoju morskiej myśli operacyjnej. Konieczność stosowania tych nowych form działań bojowych na morzu potwierdziło pojawienie się nowych rodzajów sił floty: okrętów podwodnych i lotnictwa morskiego.

Podczas I wojny światowej nowoczesne technologie nie dawały rozstrzygającej przewagi, skłaniały tylko dowódców do większej ostrożności. Wielka Brytania dążyła do wciągnięcia w generalną bitwę morską głównych sił floty Niemiec, ale konfrontacje do jakich doszło w 1915 roku na Dogger Bank i w 1916 roku w bitwie jutlandzkiej zakończyły się bez rozstrzygnięcia.

W rzeczywistości **bitwa jutlandzka** okazała się ostatnią w dziejach konfrontacją okrętów liniowych, kładąc kres ich dominacji na morzach i oceanach.

Ze strony brytyjskiej uczestniczyło w niej 37 okrętów liniowych, krążowników i niszczycieli, zaś ze strony niemieckiej – 21 dużych okrętów bojowych pod dowództwem wiceadmirała R. Scheera. Straty brytyjskie wyniosły 115 tys. ton zatopionego tonażu i 6800 marynarzy. Straty niemieckie były prawie dwukrotnie niższe (60 tys. zatopionego tonażu i 3056 marynarzy).

Niemcy wygrali tę bitwę na poziomie taktycznym, ale przegrali strategicznie - zważywszy, że okręty niemieckie od tej pory nie ośmiały się atakować okrętów brytyjskich, tracąc bezpowrotnie szansę na przełamanie blokady morskiej, którą objęła je Wielka Brytania.

W swych działaniach na morzu Niemcy skoncentrowali się wówczas na użyciu okrętów podwodnych, które odegrały ogromną rolę w obu wojnach światowych ze względu na ich niezaprzeczalne walory bojowe.

Z końcem 1917 roku brytyjskie straty w tonażu floty handlowej zaczęły już osiągać poziom krytyczny, lecz dzięki wprowadzaniu systemu chronionych konwojów i ulepszeniu uzbrojenia i wyposażenia eskorty, zagrożenie od broni podwodnej zmalało widocznie.

¹⁴ *Tamże*, s. 171.

I WOJNA ŚWIATOWA

Ostatecznie działania na morzu w I wojnie światowej nie potwierdziły ani stanowiska „*navalistów*”, ani też poglądów „*jeune ecole*” – tradycyjne floty, złożone z okrętów liniowych i krążowników nie mogły na ogół przeważać szali wojny, torpedy natomiast okazały się bronią groźną lecz nie rozstrzygającą w skali operacyjnej.

W tym kontekście lata poprzedzające 1914 rok wyznaczają apogeum myśli morskiej, jednak działania marynarek wojennych w czasie I wojny światowej zawiodły oczekiwania sztabów.

Floty okrętów liniowych spotkały się tylko jeden raz w bitwie jutlandzkiej (1916 r.), a centralnym problemem działań na morzu stała się ochrona żeglugi handlowej przed zagrożeniem podwodnym, minowym i korsarzami nawodnymi.

W przededniu I wojny światowej ostrzeżenia o zagrożeniu ze strony okrętów podwodnych były powszechnie lekceważone, tak jak w przededniu II wojny światowej prawie nikt nie podejrzewał, że lotniskowce pozbawią okręty liniowe palmy pierwszeństwa w przyszłych działaniach na morzu.

Jednakże potęga morska miała dla wyników wojny duże znaczenie. Przewaga na morzach pozwoliła Entencie przechwycić zamorskie kolonie Niemiec i objąć blokadą ich wybrzeża, co ostatecznie okazało się dla nich zabójcze.

Panowanie na morzu umożliwiło też transport spoza Europy na teren działań wojennych ogromnej liczby ludzi i sprzętu – w tym 1 mln żołnierzy francuskich i 2 – milionowej armii amerykańskiej¹⁵.

W późniejszym okresie śródki walki rozwijały się dalej, a wraz z nimi także taktyka ich użycia. W bitwie o Atlantyk w II wojnie światowej zwalczanie niemieckich okrętów podwodnych ułatwiła echosonda ASDIC oraz użycie lotniskowców.

Odrzutowe myśliwce Me – 262, pociski samosterujące V-1 i pociski balistyczne V-2 - przełomowe osiągnięcia techniczne Niemiec weszły w użycie w zbyt późnej fazie wojny i w zbyt ograniczonej skali, aby mogły wpłynąć na jej wynik.

O rozstrzygnięciu wojny w Europie zdecydowała po raz kolejny potęga przemysłowa USA, a także problemy strategiczne, jakie stwarzała dla Niemiec walka na dwa fronty – przeciwko dwóm supermocarstwom: USA i ZSRR.

II WOJNA ŚWIATOWA

W II wojnie światowej potęga morska w większym stopniu zaważyła na wyniku, niż w poprzedniej. Wielka Brytania i Japonia jako wyspy były zależne od morskiego transportu, a Niemcy atakowali linie komunikacyjne po których z drugiej strony Atlantyku płynęła broń i zaopatrzenie.

¹⁵ M. Sheenan, *Ewolucja...*, dz.cyt., s. 55.

Niemiecka kampania ataków „*wilczych stad*” nie przyniosła ostatecznie sukcesu, ale była bliska, podczas gdy analogiczne działania amerykańskie na Pacyfiku latem 1945 r. zdecydowały o klęsce Japonii¹⁶.

Pomimo, że lotnictwo było rodzajem sił, który odegrał wybitną rolę w II wojnie światowej, to jednak kiedy floty aliantów uzyskały skuteczne uzbrojenie przeciwlotnicze i ochronę lotniskowców, siły morskie zaczęły ponownie odgrywać doniosłą rolę ofensywną. Osiągnęły one również niezbędny poziom efektywności zabezpieczenia systemu przewozów morskich, ponieważ rozległy teren działań wojennych i zaopatrzenie rozrzuconych na nim armii nałożyło ogromne zadania na transport morski, wciągając do współpracy wszystkie istniejące okręty wojenne i statki handlowe, które zostały zobowiązane do zabezpieczenia regularności dostaw, pomimo rosnących zagrożeń i strat tonażu.

Dla podniesienia bezpieczeństwa żeglugi sprzymierzeni zastosowali system konwojów, chronionych i bronionych przez ich eskortę.

Okazało się bowiem, że statki pływające pojedynczo stanowiły łakomy kąsek dla U – bootów. Ze zniszczonych (zatopionych) 328 statków o łącznym tonażu 1,5 mln ton w 1941 roku 206 (ponad 1 mln ton) stanowiły właśnie pojedyncze statki pływające bez eskorty.

Jednak efektywność ochrony i obrony konwojów znacząco wzrosła dopiero po zwiększeniu przez aliantów liczby eskortowców, a także wsparciu ich działań przez silne lotnictwo morskie bazowania pokładowego i lądowego.

Okazało się również, że niezbędną podstawą skutecznych działań tak na lądzie, jak i na morzu było uzyskanie przewagi w powietrzu, przy czym sama przewaga nie dawała oczywiście sukcesu, lecz jej brak skazywał na klęskę.

Na koniec wojny było już wiadomo, że kluczem do sukcesu były **operacje połączone** różnych rodzajów sił zbrojnych wraz z ich precyzyjną organizacją działań bojowych, której dowodem były operacje desantowe, prowadzone w nieznanej dotąd skali, a wymagające idealnego wręcz współdziałania różnych rodzajów sił zbrojnych oraz użycia wielkich ilości zróżnicowanego sprzętu desantowego.

Łądowania sprzymierzonych w Afryce Północnej, na wyspach Pacyfiku oraz na kontynencie europejskim okazały się rozstrzygające dla prowadzonych tam działań – bo w Europie umożliwiły aliantom przejęcie inicjatywy strategicznej, a na Pacyfiku – strategiczną izolację a następnie unieszkodliwienie sił japońskich w rejonie oraz zbliżenie się do terytorium Japonii na dystans, z którego Amerykanie mogli zadać przeciwnikowi ostateczny cios w formie katastrofalnych ataków konwencjonalnych i jądrowych.

Kapitulacja Japonii po zrzuconiu bomb atomowych na Hiroszimę i Nagasaki w sierpniu 1945 r. były powodem, iż nie doszły do skutku dwie operacje desantowe, które miały być największymi operacjami amfibijnymi w historii wojen morskich,

¹⁶ *Tamże*, s.60-61.

a mianowicie – wysadzenie trzynastu dywizji na wyspie Kiusiu, a następnie dwudziestu pięciu dywizji w rejonie Tokio¹⁷.

W działaniach zaczepnych sił morskich główną rolę odegrały lotniskowce. Zastąpiły one z powodzeniem okręty liniowe w roli podstawowej platformy rażenia w działaniach na morzu.

Na Pacyfiku doszło do 5 wielkich bitew z udziałem lotniskowców oraz 22 przypadków ich wykorzystania w działaniach bojowych o znaczeniu operacyjnym, a nawet strategicznym.

Oceniając rolę i znaczenie potęgi morskiej w II wojnie światowej zasadna wydaje się teza, że w działaniach na teatrze europejskim odegrała ona rolę pomocniczą, gdyż o zwycięstwie aliantów zadecydowały ofensywy radzieckich frontów lądowych. Natomiast na Pacyfiku to właśnie potencjał sił morskich aliantów (głównie USA) był decydującym czynnikiem zwycięskiego rozstrzygnięcia wojny.

Wracając do tezy Mahana o bezpośrednim związku między potęgą floty, a handlem morskim należy stwierdzić, że była ona słuszna dla państw o gospodarkach napędzanych surowcami zamorskimi i handlem zamorskim.

Mahan i współcześni mu entuzjaści potęgi morskiej niewątpliwie oczekiwali, że strategiczne znaczenie siły floty jako gwaranta dobrobytu społeczeństw będzie rosła proporcjonalnie do ilości i wartości towarów przewożonych drogą morską.

Tymczasem w XIX wieku miała miejsce rewolucja przemysłowa, która zrównała potencjały produkcyjne gospodarek kontynentalnych z gospodarkami napędzanymi handlem kolonialnym. Natomiast w następnym stuleciu gospodarka światowa w wyniku globalizacji stała się zbyt wielka, złożona i powiązana licznymi relacjami międzynarodowymi, aby podlegać wyłącznie czynnikom wojskowym w swym rozwoju¹⁸.

BLOKADA MORSKA

Łatwo to prześledzić na przykładzie ewolucji znaczenia i zastosowań takiego rodzaju działań na morzu, jakim jest **blokada morska**, rozumiana jako odizolowanie od strony morza siłami morskimi całego lub części terytorium państwa przeciwnika bądź też całości lub części jego sił morskich, a także sparaliżowanie jego handlu morskiego.

W wojnach napoleońskich początku XIX wieku działania brytyjskie na morzu koncentrowały się na blokadzie wybrzeży Francji przez liczniejszą i silniejszą flotę angielską. Przewaga na morzu pozwoliła Anglii zająć kolonie francuskie i zmonopolizować handel morski – wszyscy korzystali najchętniej z frachtu na stat-

¹⁷ J. Lipiński, *Druga wojna światowa na morzu*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1962 r., s. 479 – 480.

¹⁸ D. Moran, *Geografia i strategia*, [w]: J. Baylis, J. Wirtz, C.S. Gray, E. Cohen, *Strategia...*, dz.cyt., s. 137.

kach brytyjskich dla uniknięcia niespodzianek ze strony Royal Navy. Gospodarka brytyjska czerpała z tego bezkarnie i swobodnie ogromne korzyści, a długoletnią ich podstawą był uchwalony przez parlament brytyjski w 1651 roku z inicjatywy Oliviera Cromwella **Akt Nawigacyjny**, który obowiązywał do 1862 roku. W świetle przedmiotowego dokumentu dowóz towarów do Wielkiej Brytanii możliwy był tylko przez statki pod banderą brytyjską, ewentualnie banderą kraju z którego pochodził dany towar. W wyniku przyjęcia takich rozwiązań Anglia na ponad 200 lat zdominowała handel morski, stwarzając w ten sposób ograniczenie prowadzenia tego handlu dla innych państw, takich jak np. Holandia. Akt nawigacyjny miał nieocenione znaczenie dla ówczesnej gospodarki brytyjskiej.

Sto lat później (w I wojnie światowej) było już inaczej. Rozwój artylerii nadbrzeżnej dalekiego zasięgu, min morskich itp. – odebrał dotychczasowy sens działaniom blokadowym, odpychając okręty blokujące od blokowanego wybrzeża ze względów bezpieczeństwa. Blokada stanowiła także poważne pogwałcenie praw państw neutralnych. Dlatego Wielka Brytania prowadziła blokadę „daleką” w trosce o to, by nie narazić swojej uzależnionej od dostaw morskich gospodarki na ekonomiczne restrykcje państw dotkniętych brytyjską blokadą. Zamiast zarabiać (tak jak za Napoleona), Brytyjczycy walcząc z Niemcami rujnowali się na amerykańskie pożyczki, z których finansowali swoje wojenne przedsięwzięcia oraz odszkodowania dla państw neutralnych, odcinanych przez blokadę od atrakcyjnych kontrahentów.

Jeśli dodać do tego zagrożenie dla handlu zamorskiego Wielkiej Brytanii ze strony niemieckich okrętów podwodnych, to pozycja gospodarki brytyjskiej z wartości strategicznej przekształciła się w źródło słabości¹⁹.

W świetle współczesnego prawa międzynarodowego stosowanie blokady morskiej jest niedopuszczalne. Na podstawie art.2 pkt.4 Konwencji Londyńskiej (1933 r.) państwo stosujące blokadę uznawane jest za napastnika.

Sankcje przy wykorzystaniu sił zbrojnych, w tym blokadę morską może zarządzić jedynie Rada Bezpieczeństwa ONZ na podstawie art. 42 Karty Narodów Zjednoczonych. Nie można jednak powiedzieć, aby po II wojnie światowej całkowicie zaniechano tego środka w charakterze represaliów (wobec sprawców różnych deliktów prawno – międzynarodowych).

Tak, na przykład w 1949 r. po zwycięstwie chińskiej rewolucji komunistycznej Czang – Kaj – Szek przywódca Kuomintangu i legalny prezydent Chin, schronił się na Tajwanie, skąd zarządził blokadę morską zrewoltowanych Chin kontynentalnych, która oczywiście nie mogła być skuteczna.

Jednak dziejowe znaczenie miała blokada wybrzeży Kuby w 1962 roku jako reakcja na plany radzieckiego kierownictwa politycznego rozmieszczenia tam wyrzutni rakiet balistycznych z głowicami jądrowymi. Operacja radziecka znana pod kryptonimem „*Anadyr*” i amerykańska odpowiedź w formie blokady morskiej były prawdopodobnie najważniejszymi wydarzeniami okresu „*Zimnej wojny*”.

¹⁹ *Tamże*, s. 138.

Plan przewidywał rozmieszczenie na Kubie 3 pułków rakiet średniego zasięgu R-12 (24 wyrzutnie, 44 rakiety) oraz 2 pułków rakiet dalekiego zasięgu R-14 (16 wyrzutni, 30 rakiet) ze składu 51 Dywizji Rakietowej oraz sił ochrony i obrony w składzie ok. 44 tys. żołnierzy i dużych ilości sprzętu i uzbrojenia.

Według ocen wywiadu, po osiągnięciu przez pociski gotowości operacyjnej Rosjanie mogliby razić praktycznie cele na całym terytorium USA, co według szacunków strat mogłoby pochłonąć życie co najmniej 80 mln obywateli.

W odpowiedzi Amerykanie przygotowali kilka wariantów operacji przeciw Kubie – od uderzeń lotniczych na wybrane cele po operację desantową, przy czym wstępnym etapem w każdym wypadku była blokada morska Kuby. Dla złagodzenia ewentualnych sprzeciwów na arenie międzynarodowej określili blokadę eufemistycznym mianem „kwarantanny”.

Blokada rozpoczęła się praktycznie 14 października a całość sił okrętowych zaangażowanych w jej realizację została zorganizowana w 136 Połączone Zgrupowanie Operacyjne, dowodzone przez dowódcę II Floty wiceadmirała Warda (w sumie 45 okrętów różnych klas) i ubezpieczane przez dwie lotniskowcowe grupy uderzeniowe („Independence” i „Enterprise”).

Ponadto do działań przeciwko Kubie utrzymywano znaczne siły piechoty morskiej – 10 batalionowych grup desantowych i 47 okrętów desantowych (różnych typów). Według źródeł rosyjskich łącznie w rejon Kuby Amerykanie skierowali około 180 – ciu jednostek pływających.

Pierwszą rubież blokady zorganizowano poza granicami 500 Mm promienia taktycznego rozmieszczonych na Kubie samolotów IŁ – 28 z bombami atomowymi na pokładzie.

Escalacja konfliktu nastąpiła 23/24 października, kiedy to Chruszczow odmówił zatrzymania 25 statków płynących na Kubę, a Kennedy oficjalnie notyfikował „kwarantannę” Kuby. Na Kubie ogłoszono mobilizację, w siłach zbrojnych ZSRR wprowadzono podwyższoną gotowość bojową, a cztery rosyjskie okręty podwodne z napędem klasycznym, uzbrojone w rakiety z głowicami jądrowymi, skierowano w rejon Kuby. Tylko jeden z nich nie został wykryty przez amerykańskie siły zwalczania okrętów podwodnych, co stało się bezpośrednią przyczyną przyspieszenia przez rząd ZSRR programu budowy atomowej floty podwodnej. Zarządzono gotowość bojową dla wojsk amerykańskich w Europie, a także dla VI-ej i VII-ej Flot USA, których lotniskowcowe grupy uderzeniowe weszły na Morze Norweskie, Morze Japońskie i Morze Ochockie. Dwadzieścia procent lotnictwa strategicznego USA pełniło dyżur w powietrzu²⁰.

Konflikt zakończył się 28 października porozumieniem, wynegocjowanym przez obie strony w trakcie jego trwania. Rosjanie zdemontowali rakiety i wraz z samolotami IŁ – 28 wywieźli je do 11 listopada z Kuby, co było skrupulatnie (aż do 7 grudnia) nadzorowane przez okręty i samoloty rozpoznawcze US Navy. Ame-

²⁰ I. M. Kapitaniec, *Flot v vojnach szestovo pokolenia*, Wydawnictwo OOO, Izdatielskij dom Veche, Moskwa, 2003, s. 149 – 164.

rykanie – po pewnej zwłoce maskującej wymienny charakter ugody, wywieźli z Turcji swoje rakiety t. „JUPITER” i udzielili gwarancji integralności terytorialnej Kuby. Należy jednak zaznaczyć, iż był moment, w którym według pamiętników ówczesnego sekretarza obrony USA Mac Namary – do wojny jądrowej brakowało 15 minut.

Kryzys w rejonie Morza Karaibskiego był złożonym konfliktem wojskowo – politycznym, w którym główną rolę odegrały względy ideologiczne, zaś ekonomia zeszła w nim na dalszy plan. W blokadzie morskiej Kuby nie przejawiały się zatem aspekty ekonomiczne ze względu na jej krótkotrwałość.

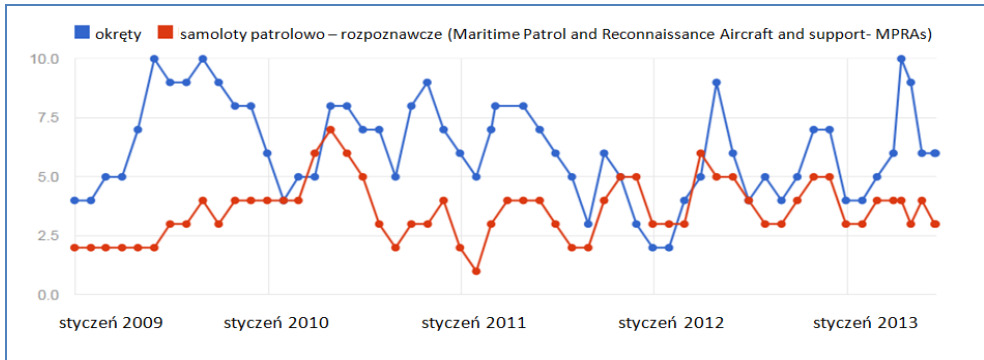
Jednak teza, że odkąd przeżyła się wojna ekonomiczna, zmalały też i utraciły część swej specyfiki strategiczne atuty sił morskich wydaje się nieuprawniona nawet w ekonomicznym aspekcie²¹.

ROLA SIŁ MORSKICH W XXI WIEKU

Rola sił morskich w tym przypadku wynikać dziś będzie z faktu, że wiele mórz i oceanów okazuje się niewyczerpanym źródłem surowców energetycznych i metali. Środek ciężkości światowego wydobycia tych surowców przenosi się na akweny morskie i w rejon podbiegunowe (Arktyka i Antarktyda), stanowiąc już dziś zalążek konfliktów, również zbrojnych, czego najlepszym dowodem jest utworzenie ostatnio przez Federację Rosyjską nowego rodzaju wojsk – wojsk arktycznych i odtworzenie bazy Temp na Wyspach Nowosyberyjskich.

Niezbędna będzie również ochrona linii komunikacyjnych (patrz: rys. 3) na morzach i oceanach w ramach globalnego lub regionalnych systemów bezpieczeństwa morskiego, oczywiście z udziałem floty. Około 25 % ataków pirackich na statki handlowe dotyczy jednostek pod banderą Unii Europejskiej, stąd unijna idea takiego właśnie systemu bezpieczeństwa morskiego, której efektem jest operacja antypiracka UE u wybrzeży Somalii pk. „ATALANTA”. Biorą w niej udział przede wszystkim siły państw członkowskich UE, ale również Norwegii, Czarnogóry, Serbii i Ukrainy. Skład sił ulega częstym zmianom, ze względu na rotacje oraz w zależności od pory roku, zazwyczaj personel misji to około 1200 osób, od 4 do 7 okrętów oraz od 2 do 4 samolotów rozpoznawczych. Wielkość zaangażowania na przestrzeni ostatnich lat przedstawia rysunek 2.

²¹ Patrz: D. Moran, *Geografia i strategia...*, dz.cyt., s. 138.



Rys. 2. Zaangażowanie sił w operację „ATALANTA” w wybranym okresie

źródło: <http://eunavfor.eu/key-facts-and-figures/>, z dn. 23.03.2014 r.

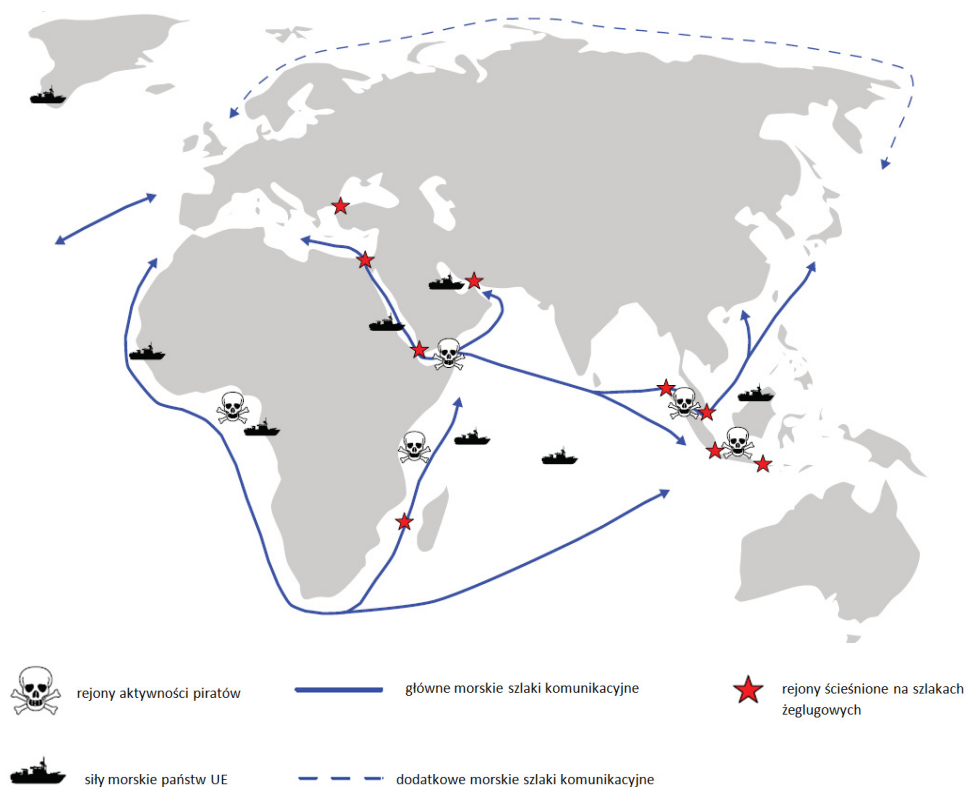
Drogą morską przewozi się dziś około 98 % ładunków w handlu międzykontynentalnym, a UE jest największym światowym konsumentem surowców energetycznych przewożonych drogą morską.

Zgodnie z danymi opublikowanymi przez Komisję Europejską w państwach unijnych gospodarka morską zapewnia 5,4 mln miejsc pracy oraz wartość dodaną brutto 540 mld euro rocznie. Należy również nadmienić, iż 75 % europejskiego handlu zewnętrznego i 37 % handlu wewnętrznego w ramach Unii Europejskiej realizowane jest właśnie drogą morską²².

Wreszcie nie ulega wątpliwości, że każde państwo oddzielone oceanami od swoich potencjalnych przeciwników potrzebuje floty, by móc się z nimi zmierzyć²³.

²² „Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego...”, dz.cyt., s. 2.

²³ D. Moran, *Geografia i strategia...*, dz.cyt., s. 138.



Rys. 3. Morskie szlaki komunikacyjne UE

źródło: T. Behr, M. Aaltola, E. Brattberg, *Maritime Security in a multipolar world, towards an EU strategy for the maritime commons*, FIFA Briefing Paper 130, may 2013, s. 5.

Dzisiaj jest jedno takie państwo – Stany Zjednoczone, które też – jako jedyne – zachowuje flotę o samoistnym znaczeniu strategicznym, przy czym jej znaczenie polega nie tylko na zdolności do mahanowskiego „panowania nad morzami”, a głównie na zdolności projekcji siły z morza na ląd. Przed flotą jaką dysponują Stany Zjednoczone można usiłować się bronić z wykorzystaniem systemów rażenia dalekiego zasięgu i innych broni „odmowy dostępu”. Stany Zjednoczone mają tyle lotniskowców, ile cała reszta świata, przy czym pozwalają one na start 10-krotnie większej liczby maszyn.

Dominacja USA na morzach i oceanach jest bezsporna. W składzie amerykańskiej floty znajduje się: Lo-11, KRR-22, NiR – 62 oraz imponująca flotylla okrętów podwodnych (m.in. klasy „Virginia”, „Sea Wolf”, „Los Angeles”), niedoścignionych jakościowo.

Siły morskie oferują szczególne połączenie siły rażenia, szybkości, elastyczności i choć nie mogą już decydować o wyniku dużego konfliktu, to ich rola jako „globalnej policji” pozostaje nienaruszona.

W latach 70-tych XX wieku na Zachodzie dała się wyraźnie zaobserwować tzw. „strategia oceaniczna”, jako istotny element amerykańskiej strategii realistycznego odstraszania. Jej istota polegała na przeniesieniu dużej części potencjału strategicznych sił zaczepnych na przestrzeń Wszechoceanu, na zwiększeniu liczby atomowych okrętów podwodnych z raketami balistycznymi oraz lotniskowców i krążowników atomowych w składzie floty wojennej. Strategia ta przewidywała tworzenie floty wielozadaniowej, której podstawową misją była kontrola ważnych pod względem strategicznym rejonów, przy czym flota była jedynym rodzajem sił zbrojnych, który do rozpoczęcia wojny w ramach tej kontroli mógł pozostawać w ciągłym bezpośrednim kontakcie z prawdopodobnym przeciwnikiem. Strategia ta pozostaje w dużym stopniu aktualna do dzisiaj.

Wydaje się więc, że w najbliższych latach rola i znaczenie flot wojennych w rozstrzyganiu konfliktów i wojen nie zmniejszy się.

KONFLIKTY ZBROJNE PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ

Jak wykazują analizy konfliktów zbrojnych na różnych teatrach działań wojennych w ostatnich dwóch dekadach (Falklandy, Zatoka Perska, konflikt bałkański, Afganistan, Libia) floty czołowych mocarstw odegrały w nich istotną rolę. Poza tym pozostały one również jednym z podstawowych instrumentów polityki zagranicznej, odstraszania i oddziaływania siłowego na nieprzyjazne bądź wrogie państwa na całym świecie, a wymiernym wskaźnikiem ich możliwości może być fakt, że zgrupowania sił morskich znajdujące się w odległości do 600 Mm od linii brzegowej są w stanie prowadzić skuteczne działania bojowe na głębokości 200 Mm (i więcej) teatru lądowego.

Godnym podkreślenia jest fakt, że jeśli na teatrach lądowych w ciągu pierwszych 10÷20 dób (a niekiedy więcej) prowadzenia działań bojowych może mieć miejsce brak bezpośredniej styczności i kontaktu ogniowego z siłami i wojskami przeciwnika (np. b. Jugosławia, Afganistan, Irak), to w strefie morskiej lub oceanicznej działania od samego początku miały – i zapewne zachowają w przyszłości – charakter aktywny²⁴.

Ale rozwój sposobów użycia różnych rodzajów sił floty, nawet po II wojnie światowej – pomimo konieczności organizowania często skomplikowanego współdziałania – posiadał przez stosunkowo długi jeszcze okres charakter ewolucyjny.

Swoistą rewolucję w tej dziedzinie zapoczątkowało dopiero wprowadzenie na wyposażenie flot wojennych energetyki atomowej i uzbrojenia raketowego. Przydatność tego ostatniego w działaniach na morzu potwierdziło użycie rakiet skrzydlatych klasy „woda – woda” w konfliktach lokalnych: Egipt (1967 r.), konflikt indyjsko - pakistański (1971 r.)

²⁴ I. M. Kapitaniec, *Flot v vojnach ...*, dz. cyt., s. 308.

Niezbicie dowodzi tego analiza skuteczności użycia różnych rodzajów uzbrojenia morskiego w lokalnych konfliktach zbrojnych w okresie powojennym (patrz: tabela 1). Wynika z niej, że rakiety skrzydlate klasy „woda – woda” od połowy lat 60 – tych ub. wieku okazywały się najskuteczniejszym rodzajem uzbrojenia morskiego. Udział procentowy tego uzbrojenia w łącznych stratach (zniszczeniach i uszkodzeniach) jednostek pływających stron analizowanych konfliktów osiągał 43 procent wobec 8 – procentowego udziału bomb lotniczych, 14 – procentowego udziału artylerii nadbrzeżnej, 4 – procentowego udziału min morskich, czy też 0,4 - procentowego udziału torped. Ten nikły (0,4 %) udział uzbrojenia torpedowego, używanego głównie przez konwencjonalne okręty podwodne, może oznaczać przesunięcie „środką ciężkości” bojowego wykorzystania tych ostatnich ze zwalczania transportu morskiego na morskich liniach komunikacyjnych za pomocą torped w kierunku „projekcji siły na brzeg”, ale przy użyciu manewrujących kierowanych pocisków raketowych, w które coraz częściej wyposażane są okręty podwodne.

W toku „trzeciej wojny światowej” (Zimnej Wojny 1946 – 1991) floty wojenne czołowych państw morskich świata zyskały możliwość wykonywania silnych uderzeń nie tylko na cele morskie, lecz również na obiekty brzegowe, położone na znacznej głębokości na terytorium przeciwnika.

Po raz pierwszy w historii flota stała się strategicznym rodzajem sił zbrojnych, zdolnym istotnie wpływać na końcowy rezultat wojny, realizując w jej toku zadania operacyjno – strategiczne o różnym charakterze.

Po rozpadzie ZSRR w 1991 roku nastąpił okres rozładowania napięcia międzynarodowego, czego konsekwencją była zmiana strategicznych kierunków i priorytetów rozwoju i modernizacji flot wojennych mocarstw światowych. Zrezygnowały one z przystosowania swoich flot do udziału głównie w wojnie rakietowo – jądrowej i dokonały zmiany ich orientacji na udział w działaniach typu „flota przeciwko brzegowi”. Zadanie „flota przeciwko flocie” stało się drugorzędne.

W okresie „pozimnowojennym” siły morskie stanęły również wobec nowych zagrożeń generowanych przez współczesną asymetrię skomplikowanych, globalistycznych relacji międzynarodowych. Konsekwencją powyższego faktu stało się uzupełnienie treści zadań flot wojennych o działania antykryzysowe, antyterrorystyczne i antypirackie.

Tabela 1. Skuteczność różnych rodzajów uzbrojenia morskiego w wybranych konfliktach lokalnych w okresie powojennym

Lp	Przyczynny zniszczenia (uszkodzenia) jednostki pływającej (okręt, statek)	Łączna liczba strat stron konfliktu [szt.]								
		Od min morskich	Od bomb lotniczych	Od bomb głębinowych	Od artylerii nadbrzeżnej	Od torped	Od rakiet	Od innych nenustalowanych rodzajów uzbrojenia	Razem	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1.	Wojna koreańska (1950-1953 r.)	10	20	-	49	-	-	24	103	
2.	Konflikty arabsko-izraelskie (1967 r.; 1973 r.)	-	8	-	5	-	16	2	31	
3.	Konflikt pakistańsko-indyjski (1971 r.)	-	7	1	4	1	2	-	15	
4.	Konflikt falklandzki (1982 r.)	-	4	-	-	1	10	-	15	
5.	Wojna iracko-irańska (1980-1988 r.)	Startki handlowe 38 państw	10	-	-	14	-	187	129	340
		Okręty	1	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	21
6.	Konflikt amerykańsko-libijski na M. Śródziemnym (1986 r.)	-	-	-	-	-	2	-	2	
7.	Łącznie	21	39	1	72	2	217	155	527	

źródło: opracowanie własne na podst. I. M. Kapitaniuc, *Flot v vojnach szestogo pokolenia*, Wydawnictwo OOO, Izdatielskij dom Teche, Moskwa 2003, s. 465 – 470.

W ostatnich latach można zaobserwować transformację międzynarodowego środowiska bezpieczeństwa napędzaną poprzez globalne trendy, takie jak dyfuzja potęgi morskiej, zmiany w geografii morskiej²⁵, rosnącą konkurencję w pozyskiwaniu surowców energetycznych czy wzrastającą rolę aktorów niepaństwowych na arenie międzynarodowej. Rezultatem jest nowe środowisko bezpieczeństwa morskiego, w którym rosnące współzależności, a także coraz większa liczba sporów zagraża wolności żeglugi międzynarodowej. Globalna dyfuzja potęgi morskiej powoduje zmiany w geostrategicznym bilansie morskim.

W ciągu ostatniej dekady tzw. wschodzące potęgi (Indie, Chiny, Rosja, Brazylia) zainicjowały szereg ambitnych programów budowy flot. Wiele z tych programów ma na celu rozwinięcie zdolności projekcji siły z morza na ląd również poza ich wodami terytorialnymi, co jednoznacznie wskazuje na współczesne trendy rozwoju strategii sił morskich. Sam rozwój flot poszczególnych państw nie stanowi wyzwania dla globalnego środowiska bezpieczeństwa, jednak w połączeniu z rosnącą geopolityczną konkurencją w regionie Azji i Pacyfiku czy Indii może spowodować wzrost napięcia i w efekcie doprowadzić do konfliktów czy to w wymiarze lokalnym czy też regionalnym. Ponadto rosnący potencjał wzmacnia zdolności do kwestionowania istniejącego porządku prawnego w aspekcie wód terytorialnych i wyłącznych stref ekonomicznych. Przykładem mogą być działania Chin zmierzające do reinterpretacji prawa międzynarodowego w celu uniemożliwienia dostępu obcych okrętów do wyłącznej strefy ekonomicznej tego państwa czy też próby kontroli przez Rosjan nowo powstałych szlaków handlowych przez wody arktyczne, znajdujących się poza ich wodami terytorialnymi. Takie działania w dłuższej perspektywie czasowej mogą spowodować zmiany w obowiązującym prawie i umożliwić „terytorializację” czyli innymi słowy zawłaszczanie coraz większych obszarów morskich.

Rosnąca konkurencja o zasoby energetyczne, a także rozbudowa na dużą skalę projektów infrastrukturalnych takich jak: zwiększenie przepustowości Kanału Panamskiego²⁶ – niezwykle istotnego ogniwa międzynarodowego handlu czy też budowa gazociągu chińsko – birmańskiego²⁷ prowadzi do przekierowania transportu

²⁵ Zmiany w geografii mórz i oceanów przejawiają się przede wszystkim w powstawaniu w wyniku zmian klimatycznych nowych szlaków komunikacyjnych w rejonie kół podbiegunowych, co de facto może doprowadzić do korekty globalnych morskich tras żeglugowych [przyp. autora].

²⁶ Kanał Panamski rozciąga się na przestrzeni około 80 km pomiędzy Atlantykiem a Oceanem Spokojnym. Rocznie kanałem, który umożliwia usługi transportowe dla 5% światowego handlu, przepływa około 13-14 tys. jednostek. Obecnie realizowany jest projekt mający na celu dwukrotne zwiększenie przepustowości kanału. Dzięki niemu ten "inżynierski cud XIX w." będzie jednym z najnowocześniejszych kanałów na świecie, *źródło*: <http://geoinzynieria.inzynieria.com/cat/17/art/33350/rozbudowa-kanału-panamskiego>, z dn. 18.03.2014 r.

²⁷ Budowa gazociągu rozpoczęła się w 2010 roku. Jest to część tak zwanego Birmańsko-Chińskiego Projektu Gazociągu i Ropociągu, w ramach którego budowany jest również

morskiego. Wreszcie pojawienie się nielegalnych podmiotów funkcjonujących na obszarach morskich, takich jak piraci, terroryści i syndykaty przestępcze powodujących zagrożenia i ograniczenia w swobodzie żeglugi, zwłaszcza w miejscach słabo kontrolowanych, a w konsekwencji korzystanie przez armatorów z prywatnych firm ochroniarskich, zwiększa złożoność środowiska morskiego. Wszystkie powyższe uwarunkowania zwiększają niepewność i możliwość konfrontacji z użyciem współczesnych metod i środków walki morskiej. Analiza globalnych trendów nie pozostawia wątpliwości, że w interesie wszystkich państw leży bezpieczeństwo i stabilność morskiego środowiska bezpieczeństwa. Globalna gospodarka i związane z nią rosnące współzależności powodują, iż bezpieczeństwo na morzach i oceanach świata staje się dzisiaj wartością niepodzielną. W związku z tym naturalnym wydaje się być fakt, iż coraz bardziej nieprzewidywalne środowisko morskie zmusza państwa do wzięcia większej odpowiedzialności w tym obszarze, co de facto oznacza realizację coraz szerszego katalogu zadań przez siły morskie, począwszy od ochrony obszarów morskich, poprzez monitoring, operacje przeciwko piratom czy też nielegalnej imigracji, jak również zdolność do projekcji siły na ląd (w tym regionów potencjalnie odległych). To właśnie te rodzaje działań sił morskich stanowią ich główną treść w ostatniej dekadzie i wydają się wyznaczać zasadnicze trendy rozwoju morskiej sztuki wojennej na najbliższe lata.

Powyższe uwarunkowania powodują konieczność posiadania nowoczesnych, wielofunkcyjnych platform, zdolnych do pozostawania na morzu przez dłuższy czas, jak również do współdziałania w ramach wspólnych sojusznicznych operacji morskich. W obliczu zmniejszających się nakładów na obronność jedynym sposobem na zapewnienie takich możliwości i utrzymania wiarygodnego potencjału odstraszania w przypadku większości państw będzie wdrożenie inicjatyw takich jak : *pooling and sharing* (inicjatywa dotycząca procesu rozwoju unijnych zdolności obronnych), czego przykładem jest Unia Europejska²⁸.

W świetle powyższych rozważań dotyczących rozwoju morskiego środowiska bezpieczeństwa, szczególnego znaczenia nabiera również uzbrojenie raketowe dalekiego zasięgu, a co za tym idzie, konieczność wskazywania celów w czasie rzeczywistym lub quasirzeczywistym. Doświadczenia konfliktów lokalnych przełomu XX i XXI wieku (Irak – 1991 r., b. Jugosławia – 1999 r., Afganistan – 2001 – 2022 r.) dowiodły, że użycie precyzyjnego uzbrojenia raketowego dalekiego zasięgu według danych rozpoznania powietrzno – kosmicznego radykalnie zmieniło cha-

ropociąg. Dzięki nowemu rurociągowi Chiny nie będą musiały transportować surowców z Bliskiego Wschodu przez cieśninę Malakka, źródło: <http://www.polska-azja.pl/2013/10/22/zakonczenie-budowy-birmansko-chinskiego-gazociagu/>, z dn. 18.03.2014 r., <http://biznes.onet.pl/ukonczone-pierwszy-etap-budowy-gazociagu-irmahi,18491,5567384,news-detaj>, z dn. 18.03.2014 r.

²⁸ Na podst. Timo Behr, Mika Aaltola, Erik Brattberg, *Maritime Security in a multipolar world, towards an EU strategy for the maritime commons*, FIFA Briefing Paper 130, may 2013.

rakter wojny na morzu, nadając jej cechy „**wojny niekontaktowej**”. Informacja w czasie rzeczywistym stała się podstawą użycia różnych typów uzbrojenia raketowego z okrętów i samolotów lotnictwa morskiego bazowania pokładowego i brzegowego.

Typowym przykładem takich działań był konflikt na Bałkanach (1999 r.), pierwsza trwająca 78 dób, operacja NATO, w której wykorzystane były wyłącznie siły floty i lotnictwa ze zmasowanym użyciem precyzyjnego uzbrojenia raketowego z okrętów i samolotów z rejonu M. Śródziemnego i lotnisk w Europie. W uderzeniach z morza i z powietrza uczestniczyło łącznie ponad 900 samolotów lotnictwa taktycznego i strategicznego oraz 19 okrętów nawodnych i atomowych okrętów podwodnych uzbrojonych w pociski raketowe t. „TOMAHAWK”.

Użycie sił floty i lotnictwa we wspólnych działaniach z wykorzystaniem kosmiczno – powietrznych środków rozpoznania i dowodzenia było krokiem naprzód w teorii sztuki wojennej – morskiej.

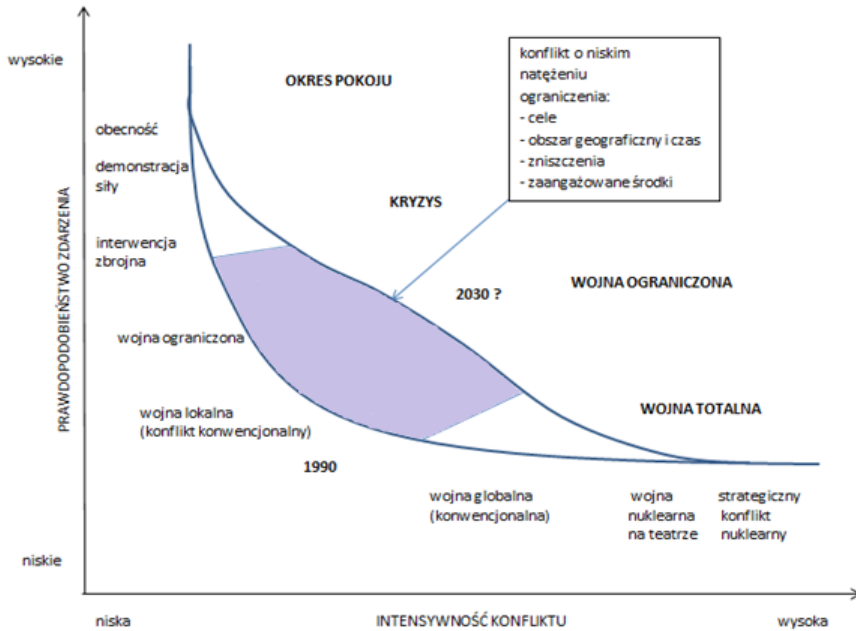
Analiza wojen i konfliktów lokalnych w Iraku, b. Jugosławii i Afganistanie wskazuje, że udział morskiego precyzyjnego uzbrojenia raketowego dalekiego zasięgu w ramach selektywnego porażenia ogniowego obiektów militarnych i ekonomicznych przeciwnika ma tendencję wzrostową.

W toku operacji „*Pustynna burza*” w 1991 roku wystrzelono 243 rakiety, w 1999 r. przeciwko Jugosławii użyto 1200 pocisków raketowych, a w 2003 r. koalicyjne zgrupowanie sił floty składające się z 70 okrętów bojowych 12 państw wystrzeliło do irackich obiektów ok. 2000 rakiet (łącznie z samolotami szturmowymi bazowania pokładowego z 5 – ciu wielozadaniowych lotniskowców atomowych)²⁹.

Analiza dotychczasowych konfliktów z udziałem floty jak również trendy rozwojowe globalnego środowiska bezpieczeństwa pozwalają skonstatować, iż zdecydowana większość konfliktów morskich XXI wieku będzie konfliktami lokalnymi o niskim natężeniu, ograniczonych celach strategiczno – operacyjnych i zaangażowanych środkach³⁰.

²⁹ *Tamże*, s. 461 – 463.

³⁰ A. Makowski, *Siły morskie...*, dz. cyt., s. 176 – 194.



Rys. 4. Intensywność perspektywicznych konfliktów zbrojnych na morzu

źródło: A. Makowski, *Siły morskie...*, dz.cyt., rys. 5.8 *Spektrum konfliktów zbrojnych początku XXI wieku*, s. 180

Istniejący stan wiedzy pozwala prognozować, że użycie sił morskich w czasie „P”, „K” i „W” będzie podlegało następującym zmianom:

- konflikty na morzu będą miały ograniczony geograficznie charakter;
- ponieważ poza USA żadne państwo nie jest w stanie prowadzić samodzielnie długotrwałych i intensywnych działań na morzu, zadziała „zasada wielonarodowości” (prowadzenie wspólnych, koalicyjnych lub sojuszniczych operacji morskich).

Współczesne wojny, prawie bez wyjątku, wygrywały lub przegrywały armie lądowe. Rola marynarki wojennej była ograniczona przez sam charakter konfliktu – jeśli wymagane było zniszczenie infrastruktury gospodarczej przeciwnika - wówczas lotnictwo i marynarka wojenna odgrywały rolę pierwszoplanową (Irak)³¹.

Jednakże w większości wojen, zwłaszcza między mniejszymi krajami, wystąpiły o wiele bardziej zawężone cele, w wyniku czego oba te rodzaje sił zbrojnych stanowiły na ogół „dodatek” do sił lądowych.

³¹ Tamże, s. 195 – 199.

Z ponad 200 najpoważniejszych bitew na morzu, większość była związana z konfliktami na lądzie lub z wykorzystaniem morskich szlaków komunikacyjnych.

Należy się zastanowić czy taka tendencja będzie się utrzymywać w przyszłości?

Odpowiedź na to pytanie należy umieścić w szerszym kontekście. Można przyjąć, że współczesne bitwy morskie będą się rozstrzygały w ramach prowadzonych operacji połączonych i wspólnych.

Operacje połączone (*Joint Operations*) - forma działań bojowych, w których bierze udział więcej niż jeden rodzaj sił zbrojnych danego państwa; **operacje wspólne** (*Combined Operations*) – forma działań bojowych, w których biorą udział siły dwóch lub więcej państw. Dlatego podstawową zasadą planowania operacyjnego na każdym szczeblu dowodzenia zarówno w układzie narodowym, jak i sojuszniczym (koalicyjnym) stanie się precyzyjna organizacja i utrzymanie współdziałania, polegającego na uzgodnionym ześrodkowaniu wysiłków i działań różnych rodzajów sił zbrojnych i wojsk w stosunkowo krótkim czasie i w ścisłym kontakcie ogniomym.

Na uwagę zasługuje fakt, że nawet wywalczenie panowania na morzu oraz realizacja zadań z zakresu kontroli i ochrony żeglugi będą się odbywały z udziałem wydzielonych sił i środków sił powietrznych, lotnictwa wojsk lądowych (w przypadku działań w strefie brzegowej), a także – wojsk specjalnych³².

Jednakże pomimo szerokiego zakresu współdziałania i wzajemnego przenikania się między trzema (czterema) rodzajami sił zbrojnych należy wątpić, by którykolwiek z nich w przyszłości był w stanie przejąć całkowicie funkcje innych.

Należy również stwierdzić, że wojny morskiej nie należy ograniczać do wymiaru czysto militarnego, czym różni się ona od wojny na lądzie, oraz, że żadna strategia morska nie prowadzi rozważań w kategoriach opanowania terytorium.

Analiza potencjałów ilościowo – jakościowych flot mocarstw morskich do 2010 roku wykazuje, że chociaż ich skład bojowy w aspekcie ilościowym zmienił się nieznacznie, to możliwości zaczepne flot czołowych państw morskich na Wschodzie i Zachodzie zwiększyły się 1,5÷2 razy³³.

Wydaje się, że podstawową formą użycia sił morskich w konfliktach zbrojnych i wojnach lokalnych będą działania bojowe, a w niektórych przypadkach – w zależności od ich skali, rozmiarów morskiego teatru działań wojennych i możliwości bojowych flot – również operacje morskie. Te ostatnie z całą pewnością będą zasadniczą formą realizacji zadań flot w przypadku eskalacji konfliktów i ich przedzania się w wojnę pełnoskalową, zwłaszcza o charakterze niekontaktowym.

W tym przypadku nie można również wykluczyć połączenia dwóch form realizacji zadań na morzu: operacji morskiej i zmasowanego uderzenia z kierunku

³² K. Kubiak, *Działania sił morskich pod drugiej wojnie światowej*, Wydawnictwo Książka i Wiedza, Warszawa 2007 r., s. 831.

³³ I. M. Kapitaniec, *Flot v vojnach ...*, dz. cyt., s. 307.

morskiego, zabezpieczanych w skali globalnej w systemie dowodzenia z brzegowego stanowiska dowodzenia³⁴.

Zmiana charakteru zadań flot oraz „skok” generacyjny w rozwoju sprzętu i uzbrojenia morskiego spowodowały, że floty wojenne działają dziś i będą działać w przyszłości głównie w ramach operacji połączonych, będąc jednym z komponentów zespołu złożonego z wojsk i sił różnych rodzajów sił zbrojnych.

W bardzo już nieodległej perspektywie ich działania będą miały charakter operacji: kosmiczno – powietrzno – lądowo – morsko – cyberprzestrzennych, a w przypadku działań aterytorialnych – operacji kosmiczno – powietrzno – morsko – cyberprzestrzennych (bez udziału lub z ograniczonym udziałem komponentu lądowego)³⁵.

Należy przypuszczać, że połączona kosmiczno – powietrzno – lądowo – morsko – cyberprzestrzenna operacja stanie się podstawową formą realizacji zadań operacyjno – strategicznych na kontynencie azjatyckim, na którym znajdują się duże państwa kontynentalne, takie jak Rosja, Chiny, Indie, Pakistan, Iran i inne. Podstawowymi celami jej prowadzenia będzie zniszczenie ich ekonomiki i ewentualne opanowanie ich terytoriów (okupacja).

Drugą formą działań wojennych może być kosmiczno – powietrzno - morsko – cyberprzestrzenna operacja, którą będą prowadziły siły morskie wspólnie z lotnictwem taktycznym, wykorzystując różnorodne bronie precyzyjnego rażenia sposobem niekontaktowym, przeciwko niewielkim państwom Europy i Bliskiego Wschodu dla zniszczenia ich ekonomiki, potencjału militarnego, systemu kierowania obroną państwa, systemów dowodzenia i kierowania użyciem uzbrojenia, a w konsekwencji – ewentualnej zmiany niewygodnych reżimów (rządów).

Należy oczekiwać zmasowanego użycia precyzyjnych systemów rozpoznawczo – uderzeniowych, których nosicielami będą lotniskowce, nawodne okręty raketowe i atomowe okręty podwodne z manewrującymi pociskami raketowymi dalekiego zasięgu do niszczenia celów morskich i brzegowych.

W ramach strategicznych operacji obu wyżej wymienionych typów siły i wojska flot wojennych mogą być również użyte do niszczenia środków napadu powietrznego przeciwnika oraz ich nosicieli we wszystkich środowiskach – w powietrzu, na lądzie i na morzu, a także do obrony i ochrony obiektów gospodarki narodowej oraz zgrupowań wojsk na kierunkach nadmorskich, przy czym podstawowymi rodzajami operacji morskich będą w powyższym przypadku:

- operacja niszczenia zespołów lotniskowcowych i innych zgrupowań raketowych okrętowych sił uderzeniowych przeciwnika;
- operacja zwalczania okrętów podwodnych przeciwnika.

³⁴ H. Sołkiewicz, *Wojna przyszłości – wojną niekontaktową*, Zeszyty Naukowe, Publikacja Nr 1 (176), Wydawnictwo AMW, Gdynia 2009 r., s. 109.

³⁵ Patrz: K. Kubiak, *Działania sił morskich...*, dz. cyt., s. 827.

Zarówno działania zaczepne, jak i obronne charakteryzować będą: duża dynamika rozwoju sytuacji, litoralność, ekspedycyjność, asymetryczność, połączoneść, wielonarodowość i sieciocentryczność³⁶.

Główną treść współczesnych i przyszłych działań morskich stanowi i będzie stanowić projekcja siły z morza na ląd. **Sieciocentryczność**, której konsekwencją będzie wspólna przestrzeń informacyjna komponentów sił połączonych, funkcjonująca w czasie rzeczywistym, pozwoli organizować współdziałanie ogniowe między nimi na odległość do kilkuset kilometrów w głąb atakowanego terytorium. Sieciocentryczny charakter współczesnego środowiska działań bojowych (również na morskim teatrze działań wojennych) powoduje, że efektywność wykonania zadań przez siły flot wojennych, jak nigdy wcześniej, będzie zależała od wszechstronnego zabezpieczenia operacyjnego i organizacji współdziałania w toku działań bojowych, szczególnie od zabezpieczenia informacyjnego w czasie rzeczywistym.

Należy jednak zaznaczyć, że uwzględniając dynamiczny rozwój precyzyjnych systemów rażenia na morzu – nawet ograniczone pod względem składu ilościowego zgrupowania sił okrętowych, działające w oddalonych rejonach mórz i oceanów, będą w określonych warunkach zdolne do wykonania zadań pozwalających na osiągnięcie celów strategicznych, pod warunkiem zabezpieczenia informacyjnego w czasie rzeczywistym.

Wojny przyszłości na morzu będą w coraz większym stopniu **wojnami VI – tej generacji (niekontaktowymi)**³⁷, w których decydującej roli nie będą odgrywać olbrzymie masy wojsk lądowych czy też broń jądrowa, a konwencjonalne – ofensywne i obronne – bronie precyzyjnego rażenia, których zmasowane użycie będzie w stanie sparaliżować życiowe funkcje dowolnego państwa w dowolnym rejonie świata. Szczególne właściwości wykorzystania bojowego broni precyzyjnego rażenia doprowadziły do integracji różnych środków walki na morzu w **jednolite „rozpoznawczo – uderzeniowe systemy bojowe”**, będące zbiorami funkcjonalnie sprzężonych środków rozpoznania, zabezpieczenia informatycznego, dowodzenia, przenoszenia, rażenia i dokumentowania rezultatów uderzeń.

Należy przypuszczać, że podstawowe założenia wojny morskiej w XXI wieku, prowadzonej w ramach wojen VI – tej generacji, będą następujące:³⁸

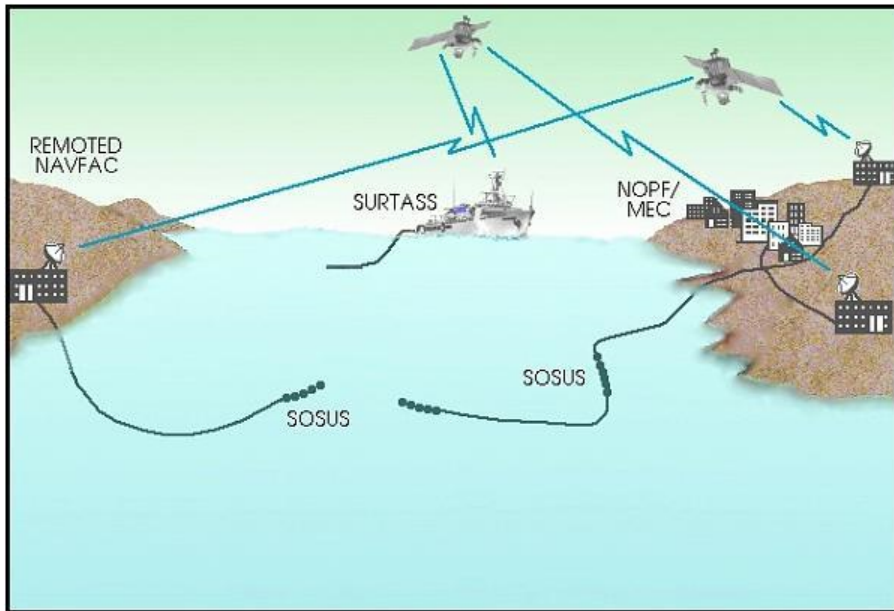
1. Panowanie na morzach i oceanach będą sprawowały siły morskie USA i NATO, a podstawowym zadaniem floty będą działania „przeciwko brzegowi”. Potęga morską będzie zapewniać selektywne kontrolowanie mórz, projekcję siły na ląd oraz obronę sił sojuszniczych i ludności cywilnej przed atakami.
2. Globalne i regionalne powietrzno – kosmiczne pole informacyjne sprzężone z systemem dalekiego wykrywania hydroakustycznego SOSUS pozwoli monito-

³⁶ Tamże, s. 827.

³⁷ I. M. Kapitaniec, *Flot v vojnach ...*, dz. cyt., s. 240.

³⁸ H. Solkiewicz, *Wojna przyszłości...*, dz. cyt., s. 78 – 80.

rować z wysokim poziomem wiarygodności sytuację nawodną, podwodną i brzegową, czyniąc środowisko morskie transparentnym.



Rys. 5. System dalekiego wykrywania hydroakustycznego SOSUS (Sound Surveillance Undersea System); NAVFAC (Naval Facility) – zdalnie sterowane systemy rozpoznania morskiego; NOPF/MAC (Naval Ocean Processing Facility and Meteorology Center) – morskie centrum przetwarzania danych dotyczących sytuacji podwodnej i meteorologicznej; SURTASS (Surveillance Towed Array Sensor System) – okrętowe systemy rozpoznania sytuacji podwodnej

źródło: <http://www.dosits.org/technology/locatingobjectsbylisteningtotheirsounds/sound-surveillancesystemsosus/>, z dn. 23.04.2014 r.

3. Główne zagrożenie na morskich teatrach działań wojennych będą stwarzały powietrzno – kosmiczne środki naprowadzania manewrujących pocisków rakietowych tt. „TOMAHAWK”, „FASTHAWK” i pozostałych systemów broni precyzyjnego rażenia.
4. Wielofunkcyjne systemy bojowe różnorodnego przeznaczenia, w składzie okrętowych grup uderzeniowych współdziałających z lotnictwem pokładowym, stanowić będą podstawowe morskie systemy broni precyzyjnego rażenia, zdolne do niszczenia celów morskich i obiektów brzegowych przy użyciu uzbrojenia konwencjonalnego.
5. Walka informacyjna będzie podstawowym elementem wojny niekontaktowej i będzie się wyrażać w formie zarówno walki elektronicznej, jak i ogniowego oddziaływania na źródła informacji. Będzie ona jednym z podstawowych wa-

runków sukcesu w działaniach i operacjach na morzu, których rezultat w dużym stopniu będą przesądzałi utalentowani informatycy oraz supernowoczesne komputery, umożliwiające natychmiastowe przekazywanie dowolnej informacji do systemów dowodzenia i kierowania użyciem uzbrojenia.

6. Ukształtowała się nowa „triada” – jądrowo – konwencjonalna, której komponentami są:

- ofensywne siły jądrowe (międzykontynentalne rakiety balistyczne, atomowe okręty podwodne z raketami balistycznymi, lotnictwo strategiczne oraz konwencjonalne (niejądrowe) siły strategiczne;
- różnorodne siły i środki aktywnej i pasywnej obrony;
- infrastruktura obronna całego kompleksu uzbrojenia jądrowego.

Główną cechą charakterystyczną „triady” wojen VI – tej generacji jest posiadanie jednolitego systemu dowodzenia bronią precyzyjnego rażenia, bronią jądrową i obroną przeciwrakietową, w którym wiodącą rolę odgrywają środki kosmiczne.

W rozważaniach dotyczących sposobów prowadzenia wojen morskich i wykorzystywanych w nich środków nie można pominąć uzbrojenia minowego. Miny morskie zaliczane są bowiem do najstarszych środków prowadzenia wojny na morzu. Współczesne poglądy na użycie morskiej broni minowej wynikają z analizy minionych wojen i konfliktów zbrojnych.

Od czasu wynalezienia miny morskiej do chwili zakończenia II wojny światowej strony walczące postawiły w obronnych i zaczepnych zagrodach minowych ponad 1 milion min, które spowodowały zatonięcie ponad 3800 jednostek pływających i uszkodzenie ok. 1500 dalszych.

Tabela 2. Liczba postawionych min i ich efektywność do zakończenia II wojny światowej

Rodzaj strat		Jednostki zatopione				Przybliżona liczba jednostek uszkodzonych [szt.]
		ogółem	okręty	statki handlowe		
				sztuki	tonaż [mln t]	
I wojna światowa	ok. 310 tys.	ok. 900	225	ok. 600	brak danych	brak danych
II wojna światowa	ok. 700 tys.	2880	860	2020	4,17	1460
Razem	ponad 1 mln	ok. 3800	1085	2620	4,17	1460

źródło: opracowanie własne na podst. M. Ilnicki, A. Makowski, S. Pejas, *Wojna minowa na morzu*, Wydawnictwo A. Marszałek, Toruń 1998 r., s. 41-42, tab. 1.3, s. 80.

Efektywność broni minowej potwierdziły w całej rozciągłości konflikty współczesne: wojna w Korei, Wietnamie i na Bliskim Wschodzie, a także konflikt amerykańsko – iracki na wodach Zatoki Perskiej (1990 – 1991 r.).

Charakter i sposoby prowadzenia działań minowych na morzu w okresie ostatnich 50- 60 lat nie uległy zasadniczym zmianom. Za pomocą min morskich można realizować wiele zadań obronnych i zaczepnych na skalę operacyjno - taktyczną, a nawet operacyjno – strategiczną, przy czym możliwość stawiania współczesnych min na akwenach o dużych i bardzo dużych głębokościach (rzędu kilku tysięcy metrów) powoduje, że zagrożeniem minowym mogą być objęte nie tylko akweny wewnętrzne czy przybrzeżne, lecz całe morskie teatry działań wojennych³⁹.

Przewidywany charakter działań bojowych na morzu – nawet w warunkach wojen niekontaktowych VI – tej generacji – nie zmieni prawdopodobnie roli i znaczenia min morskich i nie ograniczy radykalnie ich użycia. Staną się one bowiem jednym z rodzajów broni „*odmowy dostępu*” dla morskich nosicieli rozpoznawczo – uderzeniowych systemów bojowych. Najlepszym dowodem są znaczne zasoby min, jakimi dysponuje wiele państw morskich oraz dynamicznie realizowane programy pozyskania nowych konstrukcji min morskich.

WNIOSKI

Podsumowując można wyrazić przekonanie, że:

1. Środowisko bezpieczeństwa morskiego podlega ustawicznym przemianom. Rosnące współzależności, a także wzrastająca nieprzewidywalność oraz złożoność tego obszaru będą determinować użycie sił morskich przez poszczególne państwa.
2. Działania bojowe i operacje morskie pozostaną podstawową formą użycia sił floty w najbliższej przyszłości.
3. Zagrożenie z kierunków morskich i oceanicznych wzrosło w efekcie rozwoju i modernizacji morskiego uzbrojenia precyzyjnego oraz środków rozpoznania powietrzno – kosmicznego, co umożliwiło wskazywanie celów okrętowym i lotniczym systemom raketowym dalekiego zasięgu w czasie rzeczywistym.
4. Walka informacyjna będzie w najbliższej przyszłości jednym z podstawowych warunków sukcesu w działaniach (operacjach) na morzu.
5. W teorii wojen morskich XXI wieku zarysowała się tendencja do rozpatrywania zagadnień użycia sił morskich w warunkach wojen VI – tej generacji (niekontaktowych), w których skład ilościowy – jakościowy komponentu morskiego będzie zależny od celów operacji, natomiast zastosowane nowe technologie i sposoby walki na kierunku morskim wpłyną na szybsze niż dotychczas osiągnięcie celów wojny.

³⁹ M. Ilnicki, A. Makowski, S. Pejas, *Wojna minowa...*, dz. cyt., s. 217.

Nie ma jednak żadnej pewności, że zalety flot wojennych w postaci siły rażenia, elastyczności, mobilności, dużej autonomiczności, pozostaną równie atrakcyjne np. za 50 lub więcej lat, kiedy priorytet zyskają zapewne floty satelitów i promów kosmicznych.

Tę kwestię rozstrzygnie jednak dopiero przyszłość.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Baylis J., Wirtz J., Gray C. S., Cohen C., *Strategia we współczesnym świecie. Wprowadzenie do studiów strategicznych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2009.
- [2] Behr T., Aaltola M., Brattberg E., *Maritime Security in a multipolar world, towards an EU strategy for the maritime commons*, FIFA Briefing Paper 130, may 2013.
- [3] Będźmirowski J., *Marynarka Wojenna w polskiej polityce zagranicznej w latach 1918 – 1947*, Wyd. Athenae Gedanenses, Sopot, 2013.
- [4] Corbett J. S., *Some Principles of Maritime Strategy*, Annapolis, Wyd. I, 1972.
- [5] Ilnicki M., Makowski A., Pejas S., *Wojna minowa na morzu*, Wyd. Adam Marszałek, Toruń, 1998.
- [6] Kapitaniec I. M., *Flot v vojnach szestovo pokolenia*, Wyd. OOO Izdatiiskij dom Veche, Moskwa, 2003.
- [7] *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Niebieski wzrost” szanse dla zrównoważonego wzrostu w sektorach morskich*”, Bruksela, dnia 13.9.2012 r. COM(2012) 494 final.
- [8] Kubiak K., *Działania sił morskich po drugiej wojnie światowej. Studia przypadków*, Wydawnictwo Książka i Wiedza, Warszawa 2007.
- [9] Lipiński J., *Druga wojna światowa na morzu*, Wyd. Morskie, Gdynia 1962.
- [10] Mahan A. T., *Wpływ potęgi morskiej na historię 1660 – 1783*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2013.
- [11] Makowski A., *Siły morskie współczesnego państwa*, Wydawnictwo Impuls Plus Consulting, Gdynia 2000.
- [12] Sołkiewicz H., *Wojna przyszłości – wojną niekontaktową* (wg. aktualnych poglądów rosyjskich), Zeszyty Naukowe, Publikacje Nr 1 (176) AMW im. Bohaterów Westerplatte, Gdynia 2009.

- [13] Szubrycht T., *Strategie. Doktryny morskie. Zarys problematyki*, Wydawnictwo J. P., Gdynia 2013.

EVOLUTION OF THE STRATEGY USED IN NAVAL WARFARE – POINTS FOR DISCUSSION

ABSTRACT

The article concerns the evolution of the strategy used in naval warfare from 16th century to present day. Analyzing historical types of naval warfare, technical advances in ship building and the view of war strategists enables us to see the development of naval warfare in the 21st century. These points reflect the wide spectrum of views of specialist from Poland and abroad, concerned with the evolution of naval warfare and its application in past and present wars and conflicts on the sea.